
Airline Industry Restructuring In Canada

Standing Senate Committee On Transport And Communications

The Honourable Lise Bacon, *Chair*
The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

DECEMBER 1999

TABLE OF CONTENTS

Table of Contents

Membership Standing Senate Committee on Transport and Communications

Order of Reference

Airline Industry Restructuring In Canada

1. Introduction
2. The Appropriateness of Using Section 47 at This Time
3. Domestic Competition
 - 3.1 Predatory Pricing
 - 3.2 Unreasonable Fare Increases
 - 3.3 Travel Agent Commissions
 - 3.4 Slots
 - 3.5 Computer Reservation Systems
 - 3.6 Frequent Flyer Programs
 - 3.7 Interlining and Code Sharing
 - 3.8 Surplus Aircraft
4. The 10% Limit on Air Canada Shares
5. Service to Small Communities
6. Ownership and Control
7. International Services
8. Bilingualism
9. Treatment of Employee
10. Monitoring Dominant Carrier Commitments
11. Domestic Competition from Foreign Owned Airlines
12. Conclusions and Observations
13. Recommendations

Appendix - Witnesses

**MEMBERSHIP
STANDING SENATE COMMITTEE
ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS**

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

And the Honourable Senators:

Willie Adams

*J. Bernard Boudreau, P.C. (*or Dan Hays*)

Catherine Callbeck

Sheila Finestone, P.C.

Janis G. Johnson

Michael Kirby

Marjory LeBreton

* John Lynch-Staunton (*or Noël A. Kinsella*)

Raymond J. Perrault, P.C.

Marie-P. (Charette) Poulin

Fernand Roberge

Mira Spivak

Other Senators who participated in the work of the Committee:

A. Raynell Andreychuk, Norman K. Atkins, Ione Christensen, Erminie J. Cohen, Joan Cook, Pierre De Bané, P.C., Mabel DeWare, Joyce Fairbairn, P.C., Isobel Finnerty, Ronald D. Gitter, Colin Kenny, Noël A. Kinsella*, Rose-Marie Losier-Cool, Shirley Maheu, Lorna Milne, Donald H. Oliver, Marcel Prud'homme, P.C., Nick G. Sibbeston, Nicholas W. Taylor, Charlie Watt.

* *Ex Officio* Members

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Thursday, October 14, 1999:

The Honourable Senator Hays moved, seconded by the Honourable Senator Graham, P.C.:

That, pursuant to subsection 47(5) of the Canada Transportation Act, the order laid before this Chamber on September 14, 1999, authorizing certain major air carriers and persons to negotiate and enter into any conditional agreement, be referred for review to the Standing Senate Committee on Transport and Communications;

That the Committee hear, amongst others, the Minister of Transport;

That the Committee have the power to permit coverage by electronic media of its public proceedings; and

That the Committee submit its final report no later than December 15, 1999.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

Airline Industry Restructuring In Canada

1. Introduction

On August 13th 1999, the Governor in Council signed an order under the extraordinary disruptions section (section 47) of the Canada Transportation Act, the effect of which was to suspend the application of the Competition Act as it applied to airlines in Canada, thus allowing discussions to take place concerning airline mergers, the kind of discussions which would otherwise have been illegal under the Competition Act.

On October 14th, The order was referred by the Senate to this Committee for review. On October 26th the Minister of Transport, the Hon. David Collenette, appeared before the committee and gave the background to the order in council. He asked the committee to give him advice on a number of matters related to airline policy. These included whether or not the law requiring the 10% limit on individual holdings of Air Canada voting shares should be changed, the question of the impact of any airline restructuring on competition, the adequacy of certain consumer protection sections (64 to 66) in existing transportation legislation related to pricing and service to small communities, the likely impact on the employees of the airlines involved of a merger between the two airlines or the bankruptcy of one of them and a means of monitoring the air market in which there could be a dominant carrier. He indicated the willingness of the government to take steps in all the above areas, though he said that there would not be any change in the present Canadian ownership and control requirements.

The Minister tabled with the Committee two documents on which it has drawn strongly during its deliberations. One was a Transport Canada document entitled "A Policy Framework for Airline Restructuring in Canada, October 1999". The other was a letter dated October 22nd to the Minister of Transport from the Commissioner of the Competition Bureau. The letter responded to a request from the Minister for the views of the Bureau on competition issues brought up by potential airline restructuring.

The Committee was not asked to comment on the relative merits to shareholders of the Onex and Air Canada restructuring proposals and does not propose to do so. As it happened, ten days into the hearings the Onex proposal was withdrawn after having been declared against the law by the Quebec Superior Court, since it would have broken the 10% ownership provision relating to Air Canada shares. The remarks here thus apply to the Air Canada proposal, essentially a plan to buy Canadian Airlines International and operate it as a separate company from Air Canada and to establish a low cost airline based in Hamilton, Ontario. While there may not be in future a dominant carrier, the Air Canada proposal clearly creates a dominant owner. As far as competition is concerned, the Committee sees no difference between a dominant owner of two carriers and a single dominant carrier.

In the course of its deliberations, the Committee heard from 53 witnesses including the Minister of Transport, the two major airlines involved, the Onex Corporation, the Commissioner of the Competition Bureau, several small Canadian airlines and a number of consumer and labour groups.

In making its report, the Committee is mindful of the tasks requested by the Minister and matters referred to in the following paragraphs are what are seen to be the key issues. Each is addressed briefly and in most cases a recommendation is made. As indicated above, these recommendations are based on the assumption that the Air Canada proposal will materialize. Should this not be the case, many of the recommendations in this report may no longer be appropriate.

2. The Appropriateness of Using Section 47 at This Time

According to the Canada Transportation Act, section 47 is intended to be used where an extraordinary disruption of the national transportation system exists or is imminent and where no other legislative remedy under either this Act or any other act is available. It is not intended that this section be used where the disruption is caused by a labour dispute. The Act also speaks to remedies which might be used to stabilize a disrupted situation and mentions the imposition of capacity and pricing restraints as possibilities.

The committee is aware of the possible consequences of the collapse of a major airline in a country. One witness spoke of the situation following the collapse of Eastern Airlines in the US, and suggested that in the event of a Canadian Airlines failure that in addition to the immediate chaos of stranded passengers and lost jobs, there would be seat shortages for several months and that any rebuilding that might take place under a new owner would take a year or more to complete, given the complications of equipment re-acquisition, training, recruitment and so on. Also, when the Minister appeared before the Committee he stated that there were three options for dealing with the problem. One was to help Canadian Airlines financially, the second was to allow bankruptcy and the third was to restructure the industry in some way. The instrument by which this process could be started was through the use of section 47(1)(c).

While appreciating the above, the Committee is not convinced that the use of section 47 was appropriate in this situation. It has not heard what the full range of provisions which the Act mentions might have been, nor is it convinced that a disruption was imminent. Nevertheless the action was taken, the referral to this Committee made, and the committee is responding accordingly.

3. Domestic Competition

Lack of competition is the main concern of the Committee under the Air Canada proposal. The new owner will dominate the domestic industry, holding about 90% of the market. The Committee shares the sentiments of the Competition Bureau that this raises serious concerns and it notes with interest their remarks about the need for comprehensive and urgent action to re-introduce competition and that voluntary commitments are a poor substitute for the rigour of a competitive market-place. This report address the introduction of some aspects of foreign owned competition later under heading number 11.0, but offers here comments on some safeguards that may be necessary to deal with such things as predatory pricing, excessive price increases and other practices which may be prejudicial under a dominant carrier or dominant owner scenario.

3.1 Predatory Pricing

Canada has seen the effects of predatory pricing in the airline business in recent years and the Committee agrees with the Competition Bureau's comments that the current provisions of the Competition Act are inadequate to stop a predatory action while it is being carried out. It thus supports the Bureau's recommendations concerning this matter. The ability to issue some form of cease and desist order to deal with blatant predatory action will, it is believed, be necessary.

Recommendation 1, Predatory Pricing

The Competition Act be amended as it concerns predatory airline pricing in order to ensure that cease and desist orders are available that can stop such actions while they are in progress.

3.2 Unreasonable Fare Increases

The Committee also agrees that the provisions of section 66 of the Canada Transportation Act do not appear to be adequate to prevent a dominant carrier from introducing unreasonable rate increases on monopoly routes. There will presumably be many more monopoly routes under current proposals, and in any event the provision only applies to full fares. One approach for consideration could be to limit overall fare increases on a monopoly route to be no more than the inflation rate rather than dealing only with the basic full fare. The objective here would be to prevent such things as all discount and seat sale rates being eliminated on a monopoly route, while the full fare stayed the same.

Recommendation 2, Unreasonable Fare Increases

It is recommended that section 66 of the Canada Transportation Act, which applies to unreasonable rate increases on monopoly routes, be revised with a view to ensuring that total revenue increases be subject to appeal and not just the basic fare.

3.3 Travel Agent Commissions

The smaller airlines in Canada such as Westjet, Air Transat and Canada 3000 perform a valuable service and compete quite effectively in some markets. They are small by comparison however and are vulnerable to some of the practices of the large carriers today, and will be much more vulnerable under the likely future scenario. We note that this situation is already recognized by the Minister and his policy paper outlines a number of situations where he indicated that action would be taken. Again, the Competition Bureau has made some useful comments and recommendations. They are reviewed here and in the text immediately following this section. Some of the recommendations from the Bureau are reiterated and restated as this Committee's recommendations also.

Large carriers often structure travel agent commissions so that larger percentages are paid as volume rises. This can work to the detriment of smaller carriers trying to compete. In a dominant owner scenario, such practices should be prohibited, and commissions linked to sales on a straight-line basis only.

Recommendation 3, Travel Agent Commissions

The dominant carrier/owner link its travel agent commission system to sales volume alone and not tie it in any way to travel agent loyalty.

3.4 Slots

It is important that any airline has access to slots and other airport facilities at required times. Slots are the time periods allocated to airlines in order that they can take off and land safely and on schedule. Small airlines or new entrants can be squeezed out of a market if there are no slots available at the time they want to fly. Access to facilities such as gates, ticket counters and baggage systems are also necessary for a successful operation. Slot availability is not a problem in Canada yet, with the exception of Pearson at certain times of day, though slot availability at some foreign destinations can be a problem for international flights. The Competition Bureau had a great deal to say about slots and related airport facilities in their report and made many recommendations on the matter. It is not proposed to repeat them word for word here, but the Committee is presenting the essence of them as its own recommendations.

Recommendations 4 and 5, Slots

It is recommended that the dominant owner commit to surrendering sufficient slots in key locations including overseas to allow effective competition at key times and that access to passenger facilities generally be structured on a common use basis in order not to exclude carriers competing with the dominant owner.

A new regulatory framework for slots be established by Transport Canada such that they be surrendered if not used, that enough be available for new entrants and that priority be given to new entrants where facilities are being expanded.

3.5 Computer Reservation Systems

Sometimes computer reservation systems can work to the disadvantage of small carriers, particularly under code sharing, where one flight may appear on a travel agent's screen as several flights with different numbers. This can push information about smaller competing carriers into the background. Also, information on reservation system booking is often made known to all member airlines, a practice that could be harmful to small airlines. The Minister's report indicates that the government will examine this problem and the Bureau also has recommendations concerning the matter.

Recommendation 6, Computer Reservation Systems

The government revise the computer reservation system regulations with a view to eliminating the features which work to the disadvantage of small carriers.

3.6 Frequent Flyer Programs

Frequent flyer programs are a well-established marketing tool. For a new entrant, the inability to offer a comparable plan to the big carriers can be a decided disadvantage. The Bureau has a proposal under which a new domestic entrant would be allowed to buy points from the dominant carrier on reasonable terms and then award them to its own passengers. The points would have the same ranking as if they were earned by flying with the dominant owner.

Recommendation 7, Frequent Flyer Programs

The dominant owner be required to allow new entrants to purchase frequent flyer points in his plan at reasonable cost which would be awarded to passengers on the new entrant's routes, such points having status as if they were earned with the dominant owner.

3.7 Interlining and Code Sharing

For a new entrant into the market, the ability to offer easy connections to the dominant owner's routes is obviously a key element in its growth prospects. Again the Committee likes the Bureau's approach to this matter and makes the following recommendation:

Recommendation 8, Interlining and Code Sharing

The dominant owner/carrier be required to negotiate interline and code sharing agreements on reasonable terms with all new entrants in the domestic market wanting such agreements.

3.8 Surplus Aircraft

New entrants require new aircraft and small companies usually start with used aircraft. The Committee understands that the process of importing and putting into service a used aircraft for use in Canada can be quite prolonged when compared with acquiring a similar aircraft in Canada. Should the dominant carrier not require all the aircraft in its fleet as a result of restructuring, a means should be found of offering any surplus aircraft to all interested parties in the domestic market before such aircraft are sold offshore.

Recommendation 9, Surplus Aircraft

As part of the commitments required of a dominant owner/carrier, the government shall require a commitment regarding the disposal of surplus aircraft on reasonable terms first to any willing Canadian buyers before disposing offshore.

4. The 10% Limit on Air Canada Shares

When Air Canada was privatized under the Air Canada Public Participation Act of 1988, a limit of 10% was put on the number of voting shares that could be held by any one person. In addition, it was not permitted for persons associating with one another to combine their shares to exceed the 10%. The intention was to encourage wide public participation in the ownership of the airline. Similar restrictions were put on CN (15%) and Petro-Canada (10%) though not on other privatized companies such as Telelobe.

The 10% restriction has the effect of putting the company in the hands of management, since no shareholder can get enough votes to have much influence at annual meetings which elect the Board of Directors. There is a considerable body of opinion that claims a correlation between increases in the concentration of common share ownership with improved financial performance. Large shareholders have strong incentives to monitor managements' performance and enough control to be able to remove non-performing incumbents. There is some evidence from the US airline industry that tends to support this thesis. On the other hand the prospect of any individual or

company having enough shares to exercise de-facto control is not one which the committee wishes to contemplate and in this vein is drawn to suggesting a limit on the amount of voting shares that large institutional investors might hold.

Accepting that the 10% limitation should be raised, the Committee has drawn on some of the deliberations of the Senate Banking Committee for guidance in proposing a revised limit. In that Committee's report with regard to banking, Senators wrote that a 20% limit would tend to more closely monitor the performance of management than the 10% which now applies in that field.

It is the considered view of the Committee that the 10% limit applying to Air Canada should be raised to 20%. Further, the limitations applying to restrict shareholders combining with associates for the purposes of voting their controlling shares should be removed.

Recommendation 10, The 10% Limit on Air Canada Share Ownership

The Committee recommends that the provision limiting ownership by an individual of Air Canada voting shares be raised from 10% to 20% and the provision preventing like-minded shareholders from agreeing to vote together be removed. It further recommends that consistent with restraints in the Bank Act, no institutional investor should be able to own more than 10% of Air Canada voting shares.

5. Service to Small Communities

The Committee senses great concern about the problems faced by small communities under any restructuring scenario, and specifically concern that service to such communities will either decrease or disappear altogether. In the North, there may often be no alternative means of transportation, it is an essential service. The requirements often stated by Northerners with regard to remote area air transportation are safety, service and affordability.

Sections 64 and 65 of the Canada Transportation Act are intended to help deal with the current situation, and they require the last and second last carriers serving any community to give up to 60 days notice of withdrawal from the service. This is intended to give enough lead time for another carrier to come in. There is obviously a balance here. If the withdrawal time is too long, a new carrier may be deterred from coming in at all. Nevertheless the provisions of the Act under a dominant owner scenario must be strengthened and continuation of service must be a requirement.

The Committee heard concern from a number of witnesses about costs incurred by small airports already rising but which could be further prejudiced by revenue losses in situations where frequency of service might be reduced. This indicates a need for the government to review its pricing and rental policies for small airports under the restructuring scenario.

Recommendations 11 and 12, Service to Small Communities

The Committee recommends that sections 64 and 65 of the Canada Transportation Act be strengthened to guarantee that existing service from a dominant carrier to all communities now served by Air Canada and Canadian Airlines be continued.

In the light of restructuring, the government review its pricing and rental policies at small airports bearing in mind their role as essential parts of the national transportation infrastructure.

6. Ownership and Control

Under the law, for an airline to be Canadian it must be controlled in fact by Canadians and at least 75% of the voting interests must be owned and controlled by Canadians. The 75% may be lowered by regulation, but regulation cannot change the control requirement. Being Canadian allows the airline to offer service on Canadian routes and to be eligible to be designated by the government to offer international services as a Canadian carrier. The requirements in the law for ownership go back many years, and have their roots in the Chicago Convention of 1944 which set up the process for negotiating bilateral agreements for serving international routes.

It is often argued that an increase in the limit of foreign ownership from 25% to 49% would increase access to foreign capital. The Competition Bureau argued that this might help the position of some of the small carriers in Canada both through access to capital and allowing better prospects of striking up alliances with foreign groups.

Some members of the Committee are worried about raising the 25% rule. Concerns have been expressed that there are ways around the restriction. These may be financial, for example a foreign airline may not be a controlling owner, but could well function as an influential banker. Raising the 25% limit in general would exacerbate the concerns regarding influence. Nevertheless the Committee agrees on balance with the Commissioner of the Competition Bureau that an increase above 25% could be helpful to small carriers. Some merit is seen in a selective approach to this matter, and the Committee makes its recommendation mindful of the fact that authority exists in the law to vary the 25% up to the limit where Canadian control would be lost.

Recommendation 13, Ownership and Control

The Committee recommends that the government exercise its discretion under the Canada Transportation Act to raise the limit on maximum foreign ownership in a Canadian airline from 25% up to 49% on a selective basis in order to facilitate the access to capital of small carriers competing with the dominant owner.

7. International Services

International services are negotiated with other countries under an air bilateral agreement and routes are then assigned to carriers on the basis of the government's "International air policy". The policy evolved under a two large airline scenario, and makes accommodation for several small Canadian charters and scheduled service operators. It is under this policy that one or the other of the major carriers is either given exclusive rights to a route, or a majority position. A 300,000 scheduled passenger trips per year in a particular route determines whether more than one carrier is designated to use that route. Use-it-or-lose-it provisions apply if a carrier does not utilize all the routes it has been allocated. Recognizing that bilateral agreements are also dependant on foreign government policies, there are still provisions imposed by Canada on some routes which serve to protect the large carriers from any competition from smaller Canadian ones.

Services to and from the United States are relatively unrestricted under the Canada/US open skies policy of recent years.

Under one dominant carrier, the Committee believes that the international air policy should be reviewed. It understands that international routes offer in general higher growth prospects and profitability than domestic operations, and so it becomes important that the smaller Canadian carriers get as much opportunity as possible to participate in them in order to help promote their strength at home.

To the extent that revisions to bilateral agreements will help, the Committee encourages this to be done.

The provision of international charter services should not be neglected. The Committee learned that there are still some restrictions on the charter market which inhibit the flexibility of Canadian operators. One example was the inability to offer one-way fares.

Again, given the importance of encouraging some of the smaller Canadian carriers to compete with the dominant owner, it is recommended that the international charter policy be reviewed with this in mind.

The Committee was struck by one of the recommendations of the Competition Bureau with regard to alliances. The small carriers do not belong to alliances and in either restructuring proposal, one less alliance will be involved with a Canadian carrier. Also during the recent bidding wars, alliances seem to have wielded rather more influence than one might have expected. The Bureau recommended the adoption of a provision for it to review all new or renewed international alliance agreements entered into by the dominant carrier to ensure compliance with the Competition Act. This Committee supports this recommendation.

Recommendations 14 and 15, International Air Policies

It is recommended that the International Air Policy, including the policy for Charters, be reviewed under the dominant owner scenario with a view to increasing the participation of smaller Canadian carriers so as to promote their strength at home and that revisions to air bilateral agreements to assist this where necessary be negotiated.

The Minister of Transport provide for the Competition Bureau to review all new or renewed international alliance agreements entered into by the dominant carrier/owner to ensure compliance with competition policy.

8. Bilingualism

The Committee strongly supports the Minister in his intention to ensure that Air Canada or any new dominant carrier will continue to be required to provide services to Canadians in both the English and French languages and that the Official Languages Act will continue to apply.

It learned from the Commissioner of Official Languages of a dispute under which Air Canada is challenging an interpretation of the law that requires that its subsidiaries, in particular its regional airline affiliates, be subject to the law also. The Committee believes that any ambiguity here should be removed.

Recommendation 16, Bilingualism

The Committee recommends that under a dominant carrier or owner scenario in Canada, all operations directly serving the public carried out by that carrier or owner and its subsidiaries be made subject to the Official Languages Act.

9. Treatment of Employees

The Committee heard from a number of employee groups during its hearings. One of the main messages was that the restructuring process should be completed quickly, so that the sense of uncertainty hanging over them could be removed.

Air Canada has given certain undertakings with regard to workforce stability and the conditions which will apply to layoffs. No doubt we have not seen the end of the negotiation process. The airline workforce is generally represented by quite strong union groups, and probably needs little help from government. Nevertheless when the commitments which government has said it will seek from any dominant carrier are discussed, commitments with regard to the rights of employees should be among the priorities.

Many of the representations made to the Committee on this matter stressed the significance of seniority lists in airline operations, and the potential for creating very unpleasant working situations if the question of merging or transferring personnel were done without regard to the significance of seniority lists. In any overseeing role, it is thus important for the government to ensure that the fullest possible discussion take place between management and labour groups in order to minimize any adverse effects that could arise from this matter.

Recommendation 17, Treatment of Employees

In seeking commitments from the dominant owner/carrier, the government insists that fair treatment with regard to continuity of service or lay-off terms be accorded to employees. Special attention should be accorded to the sensitive matter of airline seniority lists.

10. Monitoring Dominant Carrier Commitments

Whether the outcome of current discussions is a dominant carrier or a dominant owner, the government has indicated its intent to require certain commitments with regard to service, fares and treatment of employees. The Committee agrees with this approach.

There should however be some formal accountability process at least on an annual basis to monitor the compliance with these commitments. The Canadian Transportation Agency, the body which issues licenses, is involved in dispute resolution and monitors compliance with air bilaterals etc. would seem to be well positioned to be involved in this work. The Committee strongly believes however that the Competition Bureau should also be involved and that the monitoring should be a joint effort. The accounting should be in public, in the form of hearings where compliance with the commitments is reported on and intervenors who may have criticisms or complaints will also be heard.

The results of these hearings should be referred to the appropriate parliamentary Committee for review.

Recommendation 18, Dominant Carrier Commitments

The accountability process should be monitored in a public forum, such as through hearings held once per year by the Canadian Transportation Agency in co-operation with the Competition Bureau and open to intervenors and other critics and the report of these hearings should be referred to the House of Commons Transport Committee and the Standing Senate Committee on Transportation and Communications for Review.

11. Domestic Competition from Foreign Owned Airlines

So far in this report the Committee has agreed with most of the courses proposed by the Minister of Transport in his presentation to this Committee to deal with the threat to competition posed by a dominant carrier and most of the detailed recommendations made by the Director of the Competition Bureau. These are reflected in the recommendations made in the report so far.

The Committee is left however with a feeling of unease. There may be commitments made to holding the line on fares, but it is not at all clear where any drive for lower costs will come from or what remedies may be available if fares go up more than expected.

This brings the Committee to some of the ideas about foreign competition. It rejects the notion of pure cabotage, under which foreign aircraft with foreign crews would operate routes entirely within Canada. This would simply be taking jobs away from Canadians. On the other hand cabotage as the extension of an international route may be more acceptable, but only if reciprocal rights were available to Canada.

It is noted that the Competition Bureau put forward two ideas regarding foreign carriers providing competition in the Canadian domestic market. One was the modified sixth freedom service, the Montreal to Vancouver via Chicago kind of route, where unlike today, a US carrier would be able to market a through ticket from origin to destination. A second and more radical proposal was to allow what were referred to as Canada-Only Carriers. These could be entirely foreign owned, would employ Canadian crew and pay Canadian taxes, but would not have the privilege of serving international routes as a Canadian owned carrier would have. The Committee did not hear any support for the Canada-Only carrier idea. Even the one big foreign carrier who was asked for its views thought that the route structure of an all Canadian operation would not be particularly attractive. Small Canadian carriers did not offer any enthusiasm either.

On the other hand the Committee finds appeal in the notion of allowing modified sixth freedom rights. This would seem a fairly straightforward way of introducing a significant element of competition into what is likely to be an otherwise largely uncompetitive scene. In negotiating such rights however, a reciprocal agreement to allow Canadian carriers to undertake through ticketed US to US journeys through a Canadian point should also be required.

Recommendation 19, Modified 6th Freedom Rights

In order to increase competition under a dominant owner/carrier regime, the government take steps to negotiate with the United States the necessary authority to allow through ticketing from one point in Canada to another through a US intermediate stop.

12. Conclusions and Observations

The main conclusion of the Committee is that the structure of the airline industry in Canada under the most likely future scenario will result in one owner dominating about 90% of domestic traffic. All the recommendations made by this Committee are aimed at helping deal with this situation, through steps which will protect the customer directly and promote competition by encouraging the growth of small carriers and removing obstacles to new entrants.

One major concern about the Air Canada proposal is the airline's intention to set up a low cost carrier based on Hamilton. It is noted that one of the steps contemplated by the Minister in the restructuring process is submission of the whole package to the Competition Bureau for comment. In doing this we ask the Minister to ask the Bureau to pay particular attention to the Hamilton proposal.

In the letter to the Minister from the Competition Bureau, the possibility of the ultimate requirement for divestiture of some of the affiliates of the dominant owner was raised. The committee did not hear any testimony in favour of this option, though it believes that the Bureau should take a close look at this matter also. Should it become necessary, the recommendations relating to matters such as interlining and code sharing set out in section 3.0 of this report would apply.

The committee wishes to make a comment on airline operating costs. The restructuring of the industry will be successful in the long run only if the emerging dominant owner is successful in getting its costs under control and shifting the current system in which costs drive prices to a market oriented system in which prices drive costs. The high debt load of Canadian Airlines, with its associated high interest costs and for Air Canada the absence of a healthy competitor have allowed both airlines to develop domestic pricing policies which have been designed to cover these costs, rather than reducing costs in order to allow prices to be competitive in a competitive market place. The need to change this pricing approach becomes even more critical with the emergence of a dominant owner. Implementation of the recommendations contained in this report would help drive this change.

While the Committee has addressed the matter of treatment of employees under section 9 of this report, those remarks were intended to apply to those who work directly for the two airlines involved and their affiliates. During the course of the Committees hearings, concern has been raised about the transfer of jobs related to such functions as computer reservation services out of the country. The Committee suggests that to the extent he is able, commitments related to retaining such jobs in Canada or repatriating any jobs already transferred also be pursued by the Minister with the dominant owner.

Finally a comment on safety. The policy section of the Canada Transportation Act, section 5, puts safety as the first item in its declaration of national transportation policy. At a time of upheaval, there may be distractions which might unwittingly contribute to a deterioration in the safety level. We trust that all concerned will exercise exceptional vigilance in order to ensure that our Canadian system remains as safe as it is possible to be.

13. Recommendations

Recommendation 1, Predatory Pricing.

The Competition Act be amended as it concerns predatory airline pricing in order to ensure that cease and desist orders are available that can stop such actions while they are in progress.

Recommendation 2, Unreasonable Fare Increases.

It is recommended that section 66 of the Canada Transportation Act, which applies to unreasonable rate increases on monopoly routes, be revised with a view to ensuring that total revenue increases be subject to appeal and not just the basic fare.

Recommendation 3, Travel Agent Commissions.

The dominant carrier/owner link its travel agent commission system to sales volume alone and not tie it in any way to travel agent loyalty.

Recommendations 4 and 5, Slots.

It is recommended that the dominant owner commit to surrendering sufficient slots in key locations including overseas to allow effective competition at key times and that access to passenger facilities generally be structured on a common use basis in order not to exclude carriers competing with the dominant owner.

A new regulatory framework for slots be established by Transport Canada such that they be surrendered if not used, that enough be available for new entrants and that priority be given to new entrants where facilities are being expanded.

Recommendation 6, Computer Reservation Systems.

The government revise the computer reservation system regulations with a view to eliminating the features which work to the disadvantage of small carriers.

Recommendation 7, Frequent Flier Programs.

The dominant owner be required to allow new entrants to purchase frequent flyer points in his plan at reasonable cost which would be awarded to passengers on the new entrant's routes, such points having status as if they were earned with the dominant owner.

Recommendation 8, Interlining and Code Sharing.

The dominant owner/carrier be required to negotiate interline and code sharing agreements on reasonable terms with all new entrants in the domestic market wanting such agreements.

Recommendation 9, Surplus Aircraft.

As part of the commitments required of a dominant owner/carrier, the government shall require a commitment regarding the disposal of surplus aircraft on reasonable terms first to any willing Canadian buyers before disposing offshore.

Recommendation 10, The 10% Limit on Air Canada Share Ownership.

The Committee recommends that the provision limiting ownership by an individual of Air Canada voting shares be raised from 10% to 20% and the provision preventing like-minded shareholders from agreeing to vote together be removed. It further recommends that consistent with restraints in the Bank Act, no institutional investor should be able to own more than 10% of Air Canada voting shares.

Recommendations 11 and 12, Service to Small Communities.

The Committee recommends that sections 64 and 65 of the Canada Transportation Act be strengthened to guarantee that existing service from a dominant carrier to all communities now served by Air Canada and Canadian Airlines be continued.

In the light of restructuring, the government review its pricing and rental policies at small airports bearing in mind their role as essential parts of the national transportation infrastructure.

Recommendation 13, Ownership and Control.

The Committee recommends that the government exercise its discretion under the Canada Transportation Act to raise the limit on maximum foreign ownership in a Canadian airline from 25% up to 49% on a selective basis in order to facilitate the access to capital of small carriers competing with the dominant owner.

Recommendations 14 and 15, International Air Policies.

It is recommended that the International Air Policy, including the policy for Charters, be reviewed under the dominant owner scenario with a view to increasing the participation of smaller Canadian carriers so as to promote their strength at home and that revisions to air bilateral agreements to assist this where necessary be negotiated.

The Minister of Transport provide for the Competition Bureau to review all new or renewed international alliance agreements entered into by the dominant carrier/owner to ensure compliance with competition policy.

Recommendation 16, Bilingualism.

The Committee recommends that under a dominant carrier or owner scenario in Canada, all operations directly serving the public carried out by that carrier or owner and its subsidiaries be made subject to the Official Languages Act.

Recommendation 17, Treatment of Employees..

In seeking commitments from the dominant owner/carrier, the government should insist that fair treatment with regard to continuity of service or lay-off terms be accorded to employees. Special attention should be accorded to the sensitive matter of airline seniority lists.

Recommendation 18, Dominant Carrier Commitments.

The accountability process should be monitored in a public forum, such as through hearings held once per year by the Canadian Transportation Agency in co-operation with the Competition Bureau and open to intervenors and other critics and the report of these hearings should be referred to the House of Commons Transport Committee and the Standing Senate Committee on Transportation and Communications for Review.

Recommendation 19, Modified 6th Freedom Rights.

In order to increase competition under a dominant owner/carrier regime, the government take steps to negotiate with the United States the necessary authority to allow through ticketing from one point in Canada to another through a US intermediate stop

APPENDIX - WITNESSES

NAME OF ORGANIZATION AND/OR WITNESS(ES)	ISSUE NUMBER	DATE OF APPEARANCE
Air Canada: <ul style="list-style-type: none"> Robert A. Milton, President and Chief Executive Officer; Douglas D. Port, Senior Vice President, Corporate Affairs and Government Relations; Duncan Dee, Manager, Government Relations. 	6	Nov. 9, 1999
Air Canada Pilots Association: <ul style="list-style-type: none"> John Oakley, Captain, President. 	6	Nov. 9, 1999
Air Line Pilots Association, International: <ul style="list-style-type: none"> Michael Lynch, Captain, President, Canada Board; Steve Linthwaite, Captain, Master Executive Council Chairman, Air Ontario; Bruce McConchie, Captain, Master Executive Council Chairman, Canadian Airlines. 	2	Oct. 27, 1999
Air Transport Association of Canada: <ul style="list-style-type: none"> Cliff Mackay, President and Chief Executive Officer; Les Aalders, Vice President, Engineering & Maintenance. 	2	Oct. 27, 1999
Canada 3000: <ul style="list-style-type: none"> Angus J. Kinnear, President. 	6	Nov. 9, 1999
Canada Airport Council: <ul style="list-style-type: none"> Neil Raynor, Executive Director; Paul Benoit, President and Chief Executive Officer, Ottawa International Airport. 	6	Nov. 9, 1999
Canadian Airlines: <ul style="list-style-type: none"> Kevin E. Benson, President and Chief Executive Officer. Stephen Markey, Senior Vice President, Corporate and Government Affairs; Scott Bradley, Government Relations. 	4	Nov. 3, 1999
Canadian Auto Workers (CAW): <ul style="list-style-type: none"> Buzz Hargrove, President; Peggy Nash, Assistant to the President; Jim Stanford, Economist, Research Department; Gary Fane, Transportation Director. 	5	Nov. 8, 1999
Canadian Transportation Agency: <ul style="list-style-type: none"> Gavin Currie, Director General, Air and Accessible Transportation Branch; Claude Jacques, Director, Legal Services Directorate; Mary-Jane Gravelle, Senior Analyst, Licensing and Charters Directorate. 	5	Nov. 8, 1999
Canadian Union of Public Employees: <ul style="list-style-type: none"> Judy Darcy, National President; Denise Hill, President, Airline Division; Richard Balnis, Senior Research Officer, CUPE National; Pam Betty. 	6	Nov. 9, 1999
Commissioner of Official Languages (Office of the): <ul style="list-style-type: none"> Dyane Adam, Commissioner of Official Languages; Gérard Finn, Director General, Policy Branch; Michel Robichaud, Director General, Investigations Branch; Richard Tardif, Senior Legal Counsel and Director, Legal Services. 	5	Nov. 8, 1999

NAME OF ORGANIZATION AND/OR WITNESS(ES)	ISSUE NUMBER	DATE OF APPEARANCE
Competition Bureau (Industry Canada): <ul style="list-style-type: none"> ▪ Konrad von Finckenstein, Commissioner of Competition; ▪ Raymond Pierce, Deputy Commissioner of Competition; ▪ Richard Annan, Commerce Officer; ▪ Richard Elliott, Commerce Officer. 	2	Oct. 27, 1999
Consumer Association of Canada: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gail Lacombe, President; ▪ Jennifer Hillard, Vice-President, Issues & Policy. 	2	Oct. 27, 1999
First Air: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bob Davis, President; ▪ The Honourable Jean Bazin, Member of the Board of Directors; ▪ Sam Silverstone, Legal Counsel with Makivik Corporation. 	7	Nov. 16, 1999
Onex Corporation: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gerald Schwartz, Chairman and Chief Executive Officer; ▪ Nigel Wright, Principal 	3	Nov. 2, 1999
Star Alliance: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rono J. Dutta, President, United Airlines; ▪ Frederic F. Brace, Senior Vice President – Finance, United Airlines; ▪ Shelley A. Lungmuir, Senior Vice President – International, Regulatory and Governmental Affairs. 	6	Nov. 9, 1999
Transport Canada: <ul style="list-style-type: none"> ▪ The Honourable David Collenette, P.C., M.P., Minister ▪ Margaret Bloodworth, Deputy Minister; ▪ Louis Ranger, Assistant Deputy Minister for Policy 	1	Oct. 26, 1999
Transport 2000: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Harry Gow, President; ▪ Michael Janigan, Executive Director, Public Interest, Advocacy Centre; ▪ Andrew Reddick, Director of Research; ▪ Peter Bleyer, Executive Director, The Council of Canadians; ▪ David L. Jeanes, Canadian Association of Airline passengers. 	2	Oct. 27, 1999
West Jet: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stephen C. Smith, President and Chief Executive Officer. 	7	Nov. 16, 1999

Restructuration de l'industrie du transport aérien au Canada

**Comité sénatorial permanent des
transports et des communications**

L'honorable Lise Bacon, *présidente*

L'honorable J. Michael Forrestall, *vice-président*

DÉCEMBRE 1999

TABLE DES MATIÈRES

Table des matières

Membres: Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications

Ordre de renvoi

Restructuration de l'industrie du transport aérien au Canada

1. Introduction
2. Pertinence de recourir à l'article 47 maintenant
3. Concurrence au pays
 - 3.1 Prix d'éviction
 - 3.2 Hausses excessives de tarifs
 - 3.3 Primes aux agents de voyage
 - 3.4 Créneaux
 - 3.5 Systèmes de réservations informatisés
 - 3.6 Fidélisation des grands voyageurs
 - 3.8 Ententes inter-compagnies et partage de code
 - 3.9 Appareils excédentaires
4. Plafond de 10 p. 100 sur les actions d'Air Canada
5. Desserte des petites localités
6. Propriété et contrôle
7. Vols internationaux
8. Bilinguisme
9. Sort des employés
10. Suivi des engagements du transporteur dominant
11. Concurrence intérieure des transporteurs appartenant à des intérêts étrangers
12. Conclusion et observations
13. Recommendations

Annexe - Témoins

**MEMBRES:
COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS**

L'honorable Lise Bacon, *Présidente*

L'honorable J. Michael Forrestall, *vice-président*

Et les honorables sénateurs:

Willie Adams

*J. Bernard Boudreau, c.p. (*ou Dan Hays*)

Catherine Callbeck

Sheila Finestone, c.p.

Janis G. Johnson

Michael Kirby

Marjory LeBreton

* John Lynch-Staunton (*ou Noël A. Kinsella*)

Raymond J. Perrault, c.p.

Marie-P. (Charette) Poulin

Fernand Roberge

Mira Spivak

Autres sénateurs ayant participé aux travaux du comité :

A. Raynell Andreychuk, Norman K. Atkins, Ione Christensen, Erminie J. Cohen, Joan Cook, Pierre De Bané, c.p., Mabel DeWare, Joyce Fairbairn, P.C., Isobel Finnerty, Ronald D. Ghitter, Colin Kenny, Noël A. Kinsella*, Rose-Marie Losier-Cool, Shirley Maheu, Lorna Milne, Donald H. Oliver, Marcel Prud'homme, c.p., Nick G. Sibbeston, Nicholas W. Taylor, Charlie Watt.

* *Membres d'office*

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 14 octobre 1999 :

L'honorable sénateur Hays propose, appuyé par l'honorable sénateur Graham, c.p.,

Que, conformément au paragraphe 47(5) de la Loi sur les transports au Canada, le décret déposé devant cette Chambre le 14 septembre 1999, autorisant certains transporteurs aériens majeurs et certaines personnes à négocier et à conclure toute entente conditionnelle, soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications pour étude;

Que le Comité entende, entre autres témoins, le ministre des Transports;

Que le Comité soit autorisé à permettre la diffusion électronique de ses délibérations publiques; et

Que le Comité présente son rapport final au plus tard le 15 décembre 1999.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Greffier du Sénat

Paul C. Bélisle

Restructuration de l'industrie du transport aérien au Canada

1. Introduction

Le 13 août 1999, le gouverneur en conseil a signé un décret suspendant l'application de la *Loi sur la concurrence* aux transporteurs aériens au Canada, en vertu de l'article 47 sur les perturbations extraordinaires de la *Loi sur les transports au Canada*. Cette suspension devait permettre des discussions en vue d'une fusion des transporteurs, discussions qui auraient autrement contrevenu à la *Loi sur la concurrence*.

Le 14 octobre, le décret a été référé par le Sénat au Comité pour examen. Le 26 octobre, le ministre des Transports, M. David Collenette, a comparu devant nous pour expliquer le contexte du décret. Il a demandé l'avis du Comité sur plusieurs questions touchant la politique sur le transport aérien. Il nous a notamment demandé s'il fallait modifier la loi plafonnant à 10 p. 100 la propriété individuelle des actions votantes d'Air Canada, et quel serait l'impact d'une restructuration sur la concurrence, la valeur des articles actuels 64 et 66 de la *Loi sur les transports* qui protègent le public voyageur en matière de prix et de services sur les vols desservant les petites localités, l'impact probable sur les employés d'une fusion des deux compagnies aériennes ou de la faillite d'une d'elles et la façon de contrôler un marché dans lequel un transporteur serait dominant. Il a indiqué la volonté du gouvernement d'agir dans tous ces dossiers, mais il a affirmé qu'il n'y aurait pas de changement aux exigences actuelles de propriété et de contrôle canadiens.

Le ministre a déposé devant le Comité deux documents dont il s'est largement inspiré pendant ses délibérations. Le premier, *Politique-cadre pour la restructuration de l'industrie du transport aérien au Canada, octobre 1999*, a été produit par son ministère. Le deuxième est une lettre qu'il a reçue du commissaire du Bureau de la concurrence, datée du 22 octobre. La lettre répond à sa demande d'un avis du Bureau sur les questions de concurrence dans le contexte d'une éventuelle restructuration du transport aérien.

On n'a pas demandé au Comité de juger du mérite des projets de restructuration déposés par Onex et Air Canada, et nous ne comptons pas le faire. Comme on le sait, dix jours après le début de nos audiences, Onex a retiré son projet après que celui-ci eut été déclaré illégal par la Cour supérieure du Québec, puisqu'il enfreignait le plafond de 10 p. 100 de propriété des actions d'Air Canada. Nos propos s'appliquent donc au projet d'Air Canada, qui consiste essentiellement à acheter les Lignes aériennes Canadien International pour les exploiter isolément d'Air Canada, et à établir un transporteur à rabais basé à Hamilton (Ontario). Sans qu'il y ait nécessairement à l'avenir un transporteur dominant, la proposition d'Air Canada mène clairement à l'apparition d'un propriétaire dominant. Pour ce qui a trait à la concurrence, nous ne voyons pas la différence qu'il y a entre un propriétaire de deux transporteurs dominant et un transporteur dominant unique.

Au cours de ses audiences, le Comité a entendu 53 témoins : le ministre des Transports, les deux grandes compagnies aériennes, la société Onex, le commissaire du Bureau de la concurrence, plusieurs petits transporteurs aériens ainsi que plusieurs syndicats et groupes de consommateurs.

Dans son rapport, le Comité garde à l'esprit les tâches demandées par le ministre : les questions abordées dans les paragraphes qui suivent correspondent à ce que nous considérons les grands enjeux. Chacun est traité brièvement et dans la plupart des cas, nous formulons une recommandation. Comme on l'a dit, ces recommandations sont fondées sur l'hypothèse que le projet d'Air Canada va se matérialiser. Si ce n'est pas le cas, plusieurs recommandations du rapport deviennent caduques.

2. Pertinence de recourir à l'article 47 maintenant

Selon la *Loi sur les transports au Canada*, l'article 47 est un recours en cas de perturbation extraordinaire, existante ou imminente, du réseau national des transports, en l'absence de toute autre solution législative en vertu de cette Loi ou d'une autre. L'article ne vise pas les perturbations causées par des conflits de travail. La loi permet des mesures qui peuvent être prises pour stabiliser un cas de perturbation et mentionne qu'il est possible d'imposer des contraintes sur la capacité de transport et les prix.

Le Comité est conscient des conséquences possibles de la disparition d'un transporteur important au pays. Un témoin a décrit la situation qui a suivi la disparition d'Eastern Airlines aux États-Unis et laissé entendre qu'outre l'effet immédiat, passagers coincés et emplois perdus, il y aurait une pénurie de sièges pendant plusieurs mois après la disparition de la compagnie et que le rétablissement que pourrait opérer un nouveau propriétaire prendrait au moins un an à se réaliser en entier, étant donné les problèmes du rééquipement, de la formation, du recrutement, etc. Lorsqu'il a comparu devant nous, le ministre a affirmé qu'il y avait trois options face au problème. La première consiste à aider Canadien financièrement, la deuxième, à laisser la compagnie faire la faillite et la troisième, à restructurer l'industrie d'une façon ou d'une autre. Le recours à l'alinéa 47(1)c) est le moyen de lancer cette démarche.

Même en tenant compte de ce qui précède, le Comité n'est pas convaincu que le recours à l'article 47 était justifié dans le cas qui nous occupe, parce qu'on ne lui a pas expliqué quels étaient tous les autres remèdes possibles que permet la Loi, pas plus qu'il n'est convaincu qu'une perturbation était imminente. Néanmoins, il y a eu une intervention et un renvoi au Comité, et ce dernier réagit en conséquence.

3. Concurrence au pays

Le Comité s'inquiète surtout de la disparition de la concurrence dans le scénario proposé par Air Canada. Le nouveau propriétaire dominera le transport aérien intérieur, avec environ 90 p. 100 du marché. Nous partageons la grave inquiétude du Bureau de la concurrence à cet égard et nous notons avec intérêt ses commentaires sur la nécessité d'une mesure complète et urgente pour rétablir la concurrence, car des engagements volontaires ne peuvent guère remplacer la rigueur d'un marché concurrentiel. Le rapport aborde le rétablissement de certains aspects de la concurrence étrangère en 11.0, mais nous formulons ici des commentaires sur certaines garanties qui pourraient s'imposer face à des pratiques comme les prix d'éviction, les hausses excessives de tarifs et d'autres qui sont susceptibles de causer préjudice avec un transporteur dominant ou un propriétaire dominant.

3.1 Prix d'éviction

Le Canada a vu les effets des prix d'éviction dans l'industrie du transport aérien ces dernières années et nous convenons avec le Bureau de la concurrence que les dispositions actuelles de la *Loi sur la concurrence* ne permettent pas de contrer cette pratique lorsqu'elle a cours. Nous appuyons donc la recommandation du Bureau à ce sujet. Nous estimons nécessaire de pouvoir émettre une certaine forme d'ordonnance de cessation face à des pratiques d'éviction évidentes.

Recommandation 1 : Prix d'éviction

Que la Loi sur la concurrence soit modifiée de façon à prévoir des ordonnances de cessation lorsque des pratiques de prix d'éviction ont cours dans le transport aérien.

3.2 Hausses excessives de tarifs

Nous convenons également que les dispositions de l'article 66 de la Loi sur les transports au Canada ne semblent pas en mesure d'empêcher un transporteur dominant d'imposer des tarifs déraisonnables sur les routes monopolistiques. On présume qu'il y aura beaucoup plus de routes monopolistiques à la suite des projets actuels, et, de toute façon, la disposition ne s'applique qu'au prix régulier. On pourrait envisager de limiter l'augmentation totale des tarifs sur une route monopolistique au taux d'inflation plutôt que de considérer seulement le plein tarif. On voudrait ici prévenir des pratiques d'élimination des rabais et des soldes de sièges sur les routes monopolistiques, alors que le plein tarif resterait inchangé.

Recommandation 2 : Hausses excessives de tarifs

Que l'article 66 de la Loi sur les transports au Canada qui s'applique aux augmentations excessives de tarif sur les routes monopolistiques soit modifiée de façon que l'augmentation totale des recettes soit visée, et pas seulement le tarif de base.

3.3 Primes aux agents de voyage

Les petits transporteurs canadiens, comme Westjet, Air Transat et Canada 3000, offrent un service précieux et une concurrence assez efficace dans certains marchés. Cependant ils sont petits en termes relatifs et très vulnérables à certaines pratiques des gros transporteurs, et ils risquent de le devenir davantage dans l'avenir. Nous avons constaté que le ministre est sensibilisé à la situation et que le document de politique présente plusieurs situations où on peut intervenir. Ici encore, le Bureau de la concurrence a formulé des commentaires et des recommandations valables. Nous les examinons ici et dans le texte qui suit immédiatement la présente partie. Nous reprenons à notre compte certaines recommandations du Bureau.

Les gros transporteurs structurent souvent les commissions versées aux agents de voyages de sorte que la prime augmente avec le volume. Cela peut nuire aux petits concurrents. Dans un contexte de propriétaire dominant, ces pratiques seraient interdites et les commissions ne pourraient être que fonction linéaire des ventes.

Recommandation 3 : Primes aux agents de voyage

Que le transporteur ou propriétaire dominant lie la commission aux agents de voyage au volume des ventes et non à leur loyauté, de quelque façon que ce soit.

3.4 Créneaux

Il est important que tous les transporteurs à accès aux créneaux et aux installations aéroportuaires quand ils en ont besoin. Les créneaux sont des plages de temps allouées aux transporteurs afin de leur permettre de décoller et de se poser au moment voulu et en toute sécurité. Les petits transporteurs ou les nouveaux venus peuvent parfois être évincés d'un marché s'il n'y a pas de créneau disponible au moment où ils en ont besoin. L'accès aux installations comme les portes d'embarquement, les comptoirs d'enregistrement et les systèmes de bagages leur sont également nécessaires. L'accès aux créneaux n'est pas encore un problème au Canada, à l'exception de l'aéroport Pearson à certaines heures du jour, mais la disponibilité des créneaux dans certains aéroports étrangers peut poser problème pour les vols internationaux. Le Bureau de la concurrence a beaucoup traité de ces questions dans son rapport et formule plusieurs recommandations à cet égard. Nous ne voulons pas les répéter textuellement ici, mais nous en reprenons l'essentiel dans nos propres recommandations.

Recommandations 4 et 5 : Créneaux

Que le propriétaire dominant s'engage à céder suffisamment de créneaux dans des aéroports clés, y compris étrangers, afin de favoriser une compétition réelle aux périodes cruciales que l'accès aux installations pour les passagers soit structuré en vue d'un usage commun, afin de ne pas évincer les transporteurs en concurrence avec le transporteur dominant.

Il convient que Transport Canada établisse un nouveau règlement sur les créneaux afin que ceux qui ne sont pas utilisés soient rendus disponibles, qu'il y en ait assez pour les nouveaux venus et qu'on accorde priorité à ces derniers lorsqu'on développe les installations.

3.5 Systèmes de réservations informatisés

Il arrive que les systèmes informatisés de réservations désavantagent les petits transporteurs, en particulier en vertu du partage des codes, car un transporteur peut apparaître à l'écran d'un agent de voyages sous plusieurs vols portant plusieurs numéros. Cela risque de renvoyer à l'arrière-plan l'information relative aux petits transporteurs. En outre l'information au sujet d'un système de réservations est souvent diffusée auprès de tous les transporteurs membres, ce qui peut être au détriment des petits transporteurs. Le rapport du ministre indique que le gouvernement examinera ce problème. Le Bureau a également formulé des recommandations à cet égard.

Recommandation 6 : Systèmes de réservations informatisés

Que le gouvernement révise le règlement sur les systèmes de réservations informatisés afin d'en éliminer les caractéristiques qui désavantagent les petits transporteurs.

3.6 Fidélisation des grands voyageurs

Ce régime de fidélisation est un outil de marketing bien rodé. L'incapacité d'un nouveau venu d'offrir un programme comparable peut être très désavantageuse. Le Bureau a proposé qu'un nouveau transporteur sur le marché intérieur ait le droit d'acheter des points au transporteur dominant dans des conditions raisonnables, pour ensuite les offrir à ses propres passagers. Les points auraient la même valeur que s'ils étaient acquis sur les vols du transporteur dominant.

Recommandation 7 : Fidélisation des grands voyageurs

Que le transporteur dominant soit tenu d'autoriser les nouveaux venus de lui acheter des points de son programme « grands voyageurs » à un prix raisonnable afin d'en faire profiter ses passagers, ces points ayant la même valeur que s'ils étaient acquis après du transporteur dominant.

3.8 Ententes inter-compagnies et partage de code

Pour un nouveau venu sur le marché, la possibilité d'offrir des correspondances faciles sur les routes du transporteur dominant est de toute évidence un élément clé de sa croissance. Ici encore, nous aimons le point de vue du Bureau de la concurrence, et nous formulons la recommandation suivante.

Recommandation 8 : Ententes inter-compagnies et partage de code

Que le propriétaire ou transporteur dominant soit tenu de négocier des ententes inter-compagnies et de partage de code dans des conditions raisonnables avec les nouveaux venus sur le marché intérieur qui le désirent.

3.9 Appareils excédentaires

Les nouveaux venus ont besoins de nouveaux appareils et les petits transporteurs débutent généralement avec des avions usagés. Le Comité comprend que l'importation et la mise en service des appareils d'occasion peuvent prendre beaucoup de temps par rapport à l'achat d'appareils équivalents au Canada. Si le transporteur dominant n'a pas besoin de tous les appareils de sa flotte à la suite de la restructuration, il faut trouver un moyen d'offrir les appareils excédentaires à tous les intéressés du marché intérieur avant de les vendre à l'étranger.

Recommandation 9 : Appareils excédentaires

Que, dans le cadre des engagements requis du transporteur dominant, le gouvernement exige que les appareils excédentaires soient offerts dans des conditions raisonnables à tout acheteur canadien intéressé avant d'être vendus à l'étranger.

4. Plafond de 10 p. 100 sur les actions d'Air Canada

Quand Air Canada a été privatisée en vertu de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* en 1988, on a plafonné à 10 p. 100 le nombre d'actions votantes qu'un particulier peut détenir, ou que des personnes associées pouvaient détenir ensemble. On voulait ainsi encourager la participation du public à la propriété de la compagnie. Des restrictions semblables ont été imposées lors de la privatisation du CN (15 p. 100) et de Petro-Canada (10 p. 100), mais non lors de la privatisation de compagnies comme Teleglobe.

Le plafond a pour effet de remettre la compagnie entre les mains de la direction car aucun actionnaire ne détient assez de votes pour exercer une influence déterminante dans l'élection du conseil d'administration lors de l'assemblée annuelle. Il existe des indices assez

forts selon lesquels la concentration des actions influe positivement sur la performance financière. Les grands actionnaires ont un vif intérêt à contrôler la performance de la gestion et à exercer assez de pouvoir pour exiger le départ des titulaires qui ne sont pas assez performants. Il y a certains indices à l'appui de cette thèse au sein de l'industrie américaine du transport aérien. Par ailleurs le fait qu'un particulier ou une compagnie dispose d'assez d'actions pour exercer un contrôle de fait est une possibilité que le Comité ne veut pas envisager. Dans cette veine, nous suggérons de plafonner la quantité d'actions votantes que les grands investisseurs institutionnels pourraient détenir.

Acceptant que le plafond de 10 p. 100 soit relevé, le Comité s'inspire des travaux du Comité sénatorial des banques pour en proposer un nouveau. Dans le rapport de ce Comité sur les banques, il est dit qu'un plafond de 20 p. 100 permettrait de mieux suivre le rendement de la gestion que celui de 10 p. 100 qui s'applique actuellement dans ce secteur.

Le Comité est donc d'avis que le plafond de 10 p. 100 à la propriété des actions d'Air Canada devrait être doublé à 20 p. 100. En outre, la disposition qui empêche des actionnaires de s'unir à leurs associés pour le vote devrait être levée.

Recommandation 10 : Plafond de participation de 10 % dans Air Canada

Le Comité recommande que le plafond limitant la participation individuelle en actions votantes dans Air Canada soit relevé à 20 p. 100, et que la disposition qui empêche des actionnaires de convenir de voter ensemble devait être levée. Il recommande en outre que, conformément aux contraintes de la Loi sur les banques, aucun investisseur institutionnel ne puisse détenir plus de 10 p. 100 des actions votantes d'Air Canada.

5. Desserte des petites localités

Le Comité perçoit beaucoup d'inquiétudes de la part des petites localités face à toute forme de restructuration, en particulier le danger que le service qu'elles reçoivent diminue ou disparaisse complètement. Dans le Nord, il n'y a souvent pas d'autres moyens de transport disponibles, il s'agit d'un service essentiel. Ce que réclament souvent les gens du Nord en matière de transport aérien en région éloignée, c'est la sécurité, du service et des tarifs raisonnables.

Les articles 64 et 65 de la Loi sur les transports au Canada sont conçus pour aider dans la situation actuelle, et ils exigent que le dernier et l'avant-dernier transporteur qui desservent une localité donnent un avis de 60 jours avant d'abandonner le service. Ce délai doit permettre à un autre transporteur de prendre la place. De toute évidence, il faut maintenir un équilibre. Si le temps de retrait est trop long, cela pourrait décourager un nouveau transporteur de s'implanter. Il faut néanmoins renforcer les dispositions de la Loi si le scénario retenu est celui d'un propriétaire dominant et exiger qu'il n'y ait pas d'interruption du service.

Le Comité a entendu les préoccupations de témoins au sujet des coûts des petits aéroports qui augmentent déjà, mais qu'une perte de recettes pourrait faire augmenter davantage en cas de réduction de la fréquence du service. Le gouvernement devrait donc revoir ses politiques de prix et de location dans les petits aéroports en cas de restructuration.

Recommandations 11 et 12 : Desserte des petites localités

Le Comité recommande que les articles 64 et 65 de la Loi sur les transports au Canada soient renforcés pour garantir qu'un nouveau transporteur dominant continue d'assurer à toutes les localités le service maintenant offert par Air Canada et Canadien.

Que le gouvernement revoise, à la lumière de la restructuration, ses politiques de prix et de location dans les petits aéroports en gardant à l'esprit leur rôle essentiel dans l'infrastructure nationale des transports.

6. Propriété et contrôle

En vertu de la loi, pour qu'un transporteur aérien ait la qualité de canadien, il doit appartenir dans les faits à des intérêts canadiens, contrôlant au moins 75 p. 100 des actions votantes. Ce plancher de 75 p. 100 pourrait être réduit par règlement, mais le règlement ne peut modifier l'exigence de propriété. La qualité de canadien permet de desservir les routes canadiennes et d'être désigné transporteur canadien par le gouvernement, afin de pouvoir offrir des vols internationaux. Les exigences légales en matière de propriété remontent à de nombreuses années, et découlent de la Convention de Chicago de 1944, qui a établi le mode de négociation des accords bilatéraux pour la desserte des routes internationales.

On affirme souvent que l'augmentation de la propriété étrangère, de 25 à 49 p. 100, favoriserait l'accès au capital étranger. Le Bureau de la concurrence estime que cela pourrait aider la position de certains petits transporteurs au Canada, par l'accès au capital et de meilleures perspectives d'alliance avec des groupes étrangers.

Certains membres du Comité craignent un relèvement du plafond de 25 p. 100. On s'inquiète du fait qu'il existe des façons de contourner la restriction. Ces échappatoires peuvent être financières : par exemple, un transporteur étranger ne peut pas être un propriétaire majoritaire, mais pourrait fonctionner comme un banquier influent. Relever le plafond de 25 p. 100 amplifierait la crainte sur l'influence. Néanmoins, le Comité convient avec le commissaire du Bureau de la concurrence qu'une hausse au-delà de 25 p. 100 pourrait aider les petits transporteurs. À cet égard, une approche sélective présente du mérite, et le Comité fait sa recommandation en gardant à l'esprit que la loi permet de hausser la limite de 25 p. 100 jusqu'au plafond au-delà duquel il y aurait perte de contrôle canadien.

Recommandation 13 : Propriété et contrôle

Le Comité recommande que le gouvernement fasse preuve de jugement en invoquant la Loi sur les transports au Canada pour relever le plafond de participation étrangère dans une compagnie aérienne canadienne, de 25 jusqu'à peut-être 49 p. 100, de façon sélective, pour faciliter l'accès au capital des petits transporteurs en concurrence avec le propriétaire dominant.

7. Vols internationaux

Toute liaison internationale est négociée avec un pays étranger en vertu d'un accord aérien bilatéral, et des routes sont ensuite attribuées aux transporteurs conformément à la « politique sur le transport aérien international » du gouvernement. La politique émane d'un scénario qui prévoit deux grands transporteurs, plusieurs petits charters canadiens et des fournisseurs de service. C'est en vertu de cette politique qu'un ou l'autre des grands transporteurs se retrouve soit avec des droits exclusifs sur une route, soit dans une position majoritaire. Au-delà de 300 000 vols passagers par année sur une route particulière, on désigne plus d'un transporteur. Des dispositions de péremption s'appliquent lorsqu'un transporteur n'exploite pas toutes les routes qui lui ont été attribuées. Reconnaissant que les accords bilatéraux sont aussi assujettis aux politiques des gouvernements étrangers, le Canada continue d'imposer sur certaines routes des conditions visant à protéger les grands transporteurs de toute concurrence des petits transporteurs canadiens.

Les services vers et depuis les États-Unis sont toutefois relativement peu limités en raison de la politique « ciels ouverts » canado-américaine des dernières années.

S'il devait y avoir un seul transporteur dominant, il faudrait, de l'avis du Comité, revoir la politique sur le transport aérien international. Selon le Comité, les routes internationales offrent en général de meilleures perspectives de croissance et de profit que les routes intérieures de sorte qu'il est important que les petits transporteurs canadiens puissent participer autant que possible à ce marché de façon à renforcer leur position au pays.

Le Comité recommande de revoir les accords bilatéraux dans la mesure où cela s'avérera utile.

Il ne faudrait pas négliger les vols charters internationaux. Le Comité a appris qu'il subsiste dans le marché des charters des contraintes qui réduisent la marge de manœuvre des exploitants canadiens. L'impossibilité d'offrir des tarifs aller en est un exemple.

Comme il est important d'encourager certains petits transporteurs canadiens à rivaliser avec le transporteur dominant, il est recommandé de revoir à cet égard la politique sur les charters internationaux.

Le Comité a été frappé par une des recommandations du Bureau de la concurrence concernant les alliances. Les petits transporteurs ne font pas partie d'alliances et, dans les deux projets de restructuration, il y a une alliance de moins avec un transporteur canadien. De plus, durant la récente escalade des offres d'achat, les alliances semblent avoir exercé plus d'influence que prévu. Le Bureau a recommandé une mesure lui permettant d'examiner toute nouvelle alliance internationale ou renouvellement d'alliance liant le transporteur dominant, afin d'assurer le respect de la *Loi sur la concurrence*. Le Comité appuie cette recommandation.

Recommandations 14 et 15 : Politiques aériennes internationales

Que l'on examine la politique aérienne internationale, y compris celle visant les charters, dans le scénario du propriétaire dominant afin d'accroître la participation de petits transporteurs canadiens et de développer leur force au pays et que des révisions des accords aériens bilatéraux soient négociées au besoin.

Que le ministre des Transports permette au Bureau de la concurrence d'examiner toute nouvelle alliance internationale ou renouvellement d'alliance liant le transporteur dominant, afin d'assurer le respect de la politique sur la concurrence.

8. Bilinguisme

Le Comité appuie entièrement l'intention du ministre de maintenir l'obligation faite à Air Canada ou à tout nouveau transporteur dominant d'offrir des services aux Canadiens en français et en anglais, comme l'exige la *Loi sur les langues officielles*.

Le Commissaire aux langues officielles a fait part au Comité d'un différend selon lequel Air Canada conteste une interprétation de la loi qui exige que ses filiales, en particulier ses filiales régionales, soient assujetties à la loi.

Recommandation 16 : Bilinguisme

Le Comité recommande que dans un scénario comportant un transporteur ou un propriétaire dominant au Canada, tous les services offerts au public par ce transporteur ou ce propriétaire et ses sociétés affiliées soient assujettis à la Loi sur les langues officielles.

9. Sort des employés

Le Comité a entendu plusieurs syndicats. Une des principales doléances visait à accélérer la restructuration pour éliminer le climat d'incertitude qui plane sur les employés.

Air Canada a donné certaines assurances concernant la stabilité de la main-d'œuvre et les conditions s'appliquant en cas de mises à pied. Il ne fait aucun doute que les négociations sont loin d'être terminées. Les travailleurs aériens sont en général représentés par des

syndicats assez puissants et ont probablement besoin de très peu d'aide du gouvernement. Néanmoins, lorsqu'il est question des engagements que le gouvernement dit vouloir exiger de tout transporteur dominant, il faudrait d'abord penser aux droits des employés.

Plusieurs témoignages soulignent l'importance de l'ancienneté dans le transport aérien et la possibilité qu'une fusion ou un transfert de personnel donne lieu à un climat de travail très difficile si on ne tient pas compte de l'ancienneté. Il est donc important que le gouvernement, dans son rôle d'encadrement, s'assure que les discussions entre la direction et les syndicats soient aussi exhaustives que possible pour éviter autant que possible les conséquences néfastes.

Recommandation 17 : Sort des employés

Que, parmi les engagements demandés au propriétaire ou transporteur dominant, le gouvernement insiste pour que les employés reçoivent un traitement juste en ce qui a trait à la continuité du service et aux conditions de mise à pied. Une attention spéciale devrait être accordée à la délicate question des listes d'ancienneté.

10. Suivi des engagements du transporteur dominant

Si les discussions actuelles font apparaître un transporteur ou d'un propriétaire dominant, le gouvernement a l'intention d'exiger certains engagements concernant le service, les tarifs et le traitement des employés. Le Comité appuie cette démarche.

Il devrait y avoir une certaine reddition de comptes officielle, au moins une fois par année, pour garantir le respect de ces engagements. L'Office des transports du Canada, qui délivre les licences, participe à la résolution des conflits et surveille si les accords aériens bilatéraux sont respectés, entre autres choses, semblerait bien placé pour participer à cette tâche. Le Comité est convaincu que le Bureau de la concurrence devrait également jouer un rôle et que le suivi devrait procéder d'un effort commun. La reddition de comptes devrait se faire publiquement, sous forme d'audiences où l'on ferait état du respect des engagements et où les intervenants ayant des critiques ou des plaintes à formuler seraient entendus.

Les résultats de ces audiences devraient être renvoyés au comité parlementaire pertinent pour étude.

Recommandation 18 : Engagements du transporteur dominant

Que la reddition de comptes se déroule dans le cadre d'un forum public, comme des audiences tenues une fois par année par l'Office des transports du Canada, en collaboration avec le Bureau de la concurrence, et ouvertes aux intervenants et autres critiques, et que les résultats de ces audiences soient renvoyés au Comité des transports de la Chambre des communes et au Comité sénatorial permanent des transports et des communications pour étude.

11. Concurrence intérieure des transporteurs appartenant à des intérêts étrangers

Jusqu'à maintenant dans ce rapport, le Comité a appuyé la plupart des propositions que lui a faites le ministre des Transports afin de contenir le danger d'un transporteur dominant pour la concurrence, ainsi que la plupart des recommandations détaillées du directeur du Bureau de la concurrence. Elles sont contenues dans les recommandations exposées jusqu'ici dans le rapport.

Le Comité émet toutefois des réserves. On peut s'engager à maintenir les tarifs, mais il n'est pas du tout clair d'où viendrait une mesure quelconque pour réduire les coûts et quels remèdes existent si les tarifs augmentent plus que prévu.

Cela amène le Comité à certaines idées émises sur la concurrence étrangère. Il rejette l'idée du cabotage pur, selon laquelle des appareils étrangers dotés d'équipages étrangers desserviraient des routes situées entièrement en territoire canadien. Cela équivaudrait à éliminer des emplois pour les Canadiens. Par ailleurs, le cabotage vu comme le prolongement d'une route internationale pourrait être une activité plus acceptable, à condition que le Canada puisse jouir de droits réciproques.

Le Bureau de la concurrence préconise deux idées concernant la concurrence des transporteurs étrangers sur le marché intérieur canadien. La première a trait à la version modifiée de la sixième liberté selon laquelle un transporteur américain pourrait, contrairement aux règles actuelles, vendre un billet direct, disons Montréal-Vancouver, avec escale à Chicago. L'autre proposition, plus radicale, ouvre la porte aux transporteurs dits actifs au Canada seulement. Ces transporteurs pourraient appartenir entièrement à des intérêts étrangers, emploieraient des équipages canadiens et paieraient des impôts au Canada, mais n'auraient pas le privilège de desservir des routes internationales comme un transporteur canadien. Le Comité n'a pas entendu de témoignage favorable à de tels transporteurs actifs au Canada seulement. Même le grand transporteur étranger qui a été consulté à cet égard croyait qu'une structure de routes entièrement canadienne offrait peu d'intérêt. Les petits transporteurs canadiens n'étaient pas particulièrement enthousiastes eux non plus.

Par ailleurs, le Comité trouve intéressante l'idée d'accorder des droits en vertu d'une sixième liberté modifiée. Cela semble une façon assez facile d'introduire un élément important de concurrence dans un milieu qui semble très peu concurrentiel. La négociation de tels droits doit également comporter un accord réciproque permettant aux transporteurs canadiens de vendre des billets d'un point aux États-Unis à un autre, avec escale au Canada.

Recommandation 19 : Droits en vertu d'une sixième liberté modifiée

Que le gouvernement entreprenne de négocier avec les États-Unis le pouvoir nécessaire pour permettre la vente de billets d'un point au Canada à un autre, avec escale aux États-Unis, afin de favoriser la concurrence dans un contexte de propriétaire ou transporteur dominant.

12. Conclusion et observations

La principale conclusion du Comité est que la structure de l'industrie du transport aérien au Canada débouchera, selon l'hypothèse la plus vraisemblable, sur un propriétaire dominant environ 90 p. 100 du trafic intérieur. Toutes nos recommandations visent à aider à composer avec la situation, par des mesures qui protégeront le public directement et favoriseront la concurrence par le développement des petits transporteurs et l'élimination des obstacles aux nouveaux-venus.

Un des problèmes du projet d'Air Canada concerne son intention d'établir un transporteur à rabais à Hamilton. Notons qu'une des mesures envisagées par le ministre, dans le processus de restructuration, consiste à soumettre toute l'affaire au Bureau de la concurrence pour qu'il la commente. Le cas échéant, nous demandons au ministre de demander au Bureau d'accorder une attention particulière à la proposition de Hamilton.

Dans la lettre du Bureau de la concurrence au ministre, on indique qu'on pourrait exiger en dernier ressort que le propriétaire dominant se désaisisse de certaines filiales. Le Comité n'a pas entendu de témoignage favorable à cette option, mais il est d'avis que le Bureau devrait également examiner cette question de près. Si cela s'avérait nécessaire, nos recommandations sur les accords inter-compagnies et les partages de codes, exposées à la section 3.0 du rapport, s'appliqueraient.

Le Comité désire faire un commentaire sur les coûts d'exploitation des sociétés ariennes. La restructuration de l'industrie ne donnera de bons résultats à long terme que si le nouveau propriétaire dominant réussit à maîtriser les coûts et à transformer le système actuel, où les coûts déterminent les prix, en un système axé sur le marché où les prix déterminent les coûts.

La lourde dette et les frais d'intérêts élevés de Canadien ainsi que les coûts d'exploitation élevés d'Air Canada, causés en partie par la protection de la direction et du conseil d'administration contre les pressions d'un actionnaire important et l'absence d'un concurrent solide, ont amené les deux transporteurs à se doter de politiques de prix intérieurs destinées à absorber ces coûts, au lieu de les inciter à réduire leurs coûts pour offrir des prix concurrentiels sur le marché.

La nécessité de changer cette façon d'établir les prix revêt encore plus d'importance avec l'émergence d'un transporteur dominant. L'application des recommandations contenues dans le rapport exercerait des pressions en ce sens.

Bien que nous ayons abordé le sort des employés à l'article 9 du rapport, ces propos étaient destinés à ceux qui travaillent directement pour les deux transporteurs en cause et leur affiliés. Aux audiences, des témoins se sont inquiétés du transfert d'emplois hors du pays dans des fonctions comme les réservations informatisées. Le Comité suggère que dans la mesure du possible, le ministre cherche à obtenir du transporteur dominant qu'il s'engage à maintenir ces emplois au Canada ou même à en rapatrier.

Enfin, un commentaire sur la sécurité. Dans la déclaration pour une politique nationale des transports, à l'article 5 de la *Loi sur les transports au Canada*, le premier objectif porte sur la sécurité. En cette époque de bouleversements, des égarements pourraient, à l'insu de tous, compromettre la sécurité. Nous espérons que chaque personne concernée fera preuve d'une extrême vigilance pour que notre réseau canadien continue d'offrir la plus grande sécurité possible.

13. Recommandations

Recommandation 1 : Prix d'éviction

Que la Loi sur la concurrence soit modifiée de façon à prévoir des ordonnances de cessation lorsque des pratiques de prix d'éviction ont cours dans le transport aérien.

Recommandation 2 : Hausses excessives de tarifs

Que l'article 66 de la Loi sur les transports au Canada qui s'applique aux augmentations excessives de tarif sur les routes monopolistiques soit modifiée de façon que l'augmentation totale des recettes soit visée, et pas seulement le tarif de base.

Recommandation 3 : Primes aux agents de voyage

Que le transporteur ou propriétaire dominant lie la commission aux agents de voyage au volume des ventes et non à leur loyauté, de quelque façon que ce soit.

Recommandations 4 et 5 : Créneaux

Que le propriétaire dominant s'engage à céder suffisamment de créneaux dans des aéroports clés, y compris étrangers, afin de favoriser une compétition réelle aux périodes cruciales que l'accès aux installations pour les passagers soit structuré en vue d'un usage commun, afin de ne pas évincer les transporteurs en concurrence avec le transporteur dominant.

Il convient que Transport Canada établisse un nouveau règlement sur les créneaux afin que ceux qui ne sont pas utilisés soient rendus disponibles, qu'il y en ait assez pour les nouveaux venus et qu'on accorde priorité à ces derniers lorsqu'on développe les installations.

Recommandation 6 : Systèmes de réservations informatisés

Que le gouvernement révise le règlement sur les systèmes de réservations informatisés afin d'en éliminer les caractéristiques qui désavantagent les petits transporteurs.

Recommandation 7 : Fidélisation des grands voyageurs

Que le transporteur dominant soit tenu d'autoriser les nouveaux venus de lui acheter des points de son programme « grands voyageurs » à un prix raisonnable afin d'en faire profiter ses passagers, ces points ayant la même valeur que s'ils étaient acquis après du transporteur dominant.

Recommandation 8 : Ententes inter-compagnies et partage de code

Que le propriétaire ou transporteur dominant soit tenu de négocier des ententes inter-compagnies et de partage de code dans des conditions raisonnables avec les nouveaux venus sur le marché intérieur qui le désirent.

Recommandation 9 : Appareils excédentaires

Que, dans le cadre des engagements requis du transporteur dominant, le gouvernement exige que les appareils excédentaires soient offerts dans des conditions raisonnables à tout acheteur canadien intéressé avant d'être vendus à l'étranger.

Recommandation 10 : Plafond de participation de 10 % dans Air Canada

Le Comité recommande que le plafond limitant la participation individuelle en actions votantes dans Air Canada soit relevé à 20 p. 100, et que la disposition qui empêche des actionnaires de convenir de voter ensemble devait être levée. Il recommande en outre que, conformément aux contraintes de la Loi sur les banques, aucun investisseur institutionnel ne puisse détenir plus de 10 p. 100 des actions votantes d'Air Canada.

Recommandations 11 et 12 : Desserte des petites localités

Le Comité recommande que les articles 64 et 65 de la Loi sur les transports au Canada soient renforcés pour garantir qu'un nouveau transporteur dominant continue d'assurer à toutes les localités le service maintenant offert par Air Canada et Canadien.

Que le gouvernement revoie, à la lumière de la restructuration, ses politiques de prix et de location dans les petits aéroports en gardant à l'esprit leur rôle essentiel dans l'infrastructure nationale des transports.

Recommandation 13 : Propriété et contrôle

Le Comité recommande que le gouvernement fasse preuve de jugement en invoquant la Loi sur les transports au Canada pour relever le plafond de participation étrangère dans une compagnie aérienne canadienne, de 25 jusqu'à peut-être 49 p. 100, de façon sélective, pour faciliter l'accès au capital des petits transporteurs en concurrence avec le propriétaire dominant.

Recommandations 14 et 15 : Politiques aériennes internationales

Que l'on examine la politique aérienne internationale, y compris celle visant les charters, dans le scénario du propriétaire dominant afin d'accroître la participation de petits transporteurs canadiens et de développer leur force au pays et que des révisions des accords aériens bilatéraux soient négociées au besoin.

Que le ministre des Transports permette au Bureau de la concurrence d'examiner toute nouvelle alliance internationale ou renouvellement d'alliance liant le transporteur dominant, afin d'assurer le respect de la politique sur la concurrence.

Recommandation 16 : Bilinguisme

Le Comité recommande que dans un scénario comportant un transporteur ou un propriétaire dominant au Canada, tous les services offerts au public par ce transporteur ou ce propriétaire et ses sociétés affiliées soient assujettis à la Loi sur les langues officielles.

Recommandation 17 : Sort des employés

Que, parmi les engagements demandés au propriétaire ou transporteur dominant, le gouvernement insiste pour que les employés reçoivent un traitement juste en ce qui a trait à la continuité du service et aux conditions de mise à pied. Une attention spéciale devrait être accordée à la délicate question des listes d'ancienneté.

Recommandation 18 : Engagements du transporteur dominant

Que la reddition de comptes se déroule dans le cadre d'un forum public, comme des audiences tenues une fois par année par l'Office des transports du Canada, en collaboration avec le Bureau de la concurrence, et ouvertes aux intervenants et autres critiques, et que les résultats de ces audiences soient renvoyés au Comité des transports de la Chambre des communes et au Comité sénatorial permanent des transports et des communications pour étude.

Recommandation 19 : Droits en vertu d'une sixième liberté modifiée

Que le gouvernement entreprenne de négocier avec les États-Unis le pouvoir nécessaire pour permettre la vente de billets d'un point au Canada à un autre, avec escale aux États-Unis, afin de favoriser la concurrence dans un contexte de propriétaire ou transporteur dominant.

ANNEXE - TÉMOINS

NOM DE L'ORGANISATION ET/OU TÉMOIN(S)	NO DE FASCICULE	DATE DE COMPARUTION
Air Canada: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Robert A. Milton, président et chef de la direction; ▪ Douglas D. Port, premier vice-président, Affaires de l'entreprise en Relations gouvernementales; ▪ Duncan Dee, chef de service, Relations gouvernementales. 	6	9 novembre 1999
Association des consommateurs du Canada: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gail Lacombe, présidente; ▪ Jennifer Hillard, vice-présidente, problèmes et politiques. 	2	27 octobre 1999
Association internationale des pilotes de ligne: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Michael Lynch, capitaine, président, conseil d'administration du Canada; ▪ Steve Linthwaite, capitaine, président du conseil exécutif supérieur, Air Ontario; ▪ Bruce McConchie, capitaine, président du conseil exécutif supérieur, Canadian Airlines. 	2	27 octobre 1999
Association des pilotes d'Air Canada: <ul style="list-style-type: none"> ▪ John Oakley, capitaine, président. 	6	9 novembre 1999
Association du transport aérien du Canada: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Cliff Mackay, président et chef de la direction; ▪ Les Aalders, vice-président, Ingénierie et Maintenance. 	2	27 octobre 1999
Bureau de la concurrence (Industrie Canada): <ul style="list-style-type: none"> ▪ Konrad von Finckenstein, commissaire de la concurrence; ▪ Raymond Pierce, sous-commissaire de la concurrence; ▪ Richard Annan, agent de commerce; ▪ Richard Elliott, agent de commerce. 	2	27 octobre 1999
Canada 3000: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Angus J. Kinnear, président. 	6	9 novembre 1999
Canadien International : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kevin E. Benson, président et chef de la direction; ▪ Stephen Markey, premier vice-président, Affaires générales et gouvernementales; ▪ Scott Bradley, Relations gouvernementales. 	4	3 novembre 1999
Commissariat aux langues officielles (Bureau du) : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dyane Adam, Commissaire aux langues officielles; ▪ Gérard Finn, directeur général, Direction générale des politiques; ▪ Michel Robichaud, directeur général, Direction générale des Enquêtes; ▪ Richard Tardif, conseiller juridique principal et directeur, Services juridiques. 	5	8 novembre 1999
Conseil des aéroports du Canada: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Neil Raynor, directeur exécutif; ▪ Paul Benoit, président et chef de la direction, Aéroport International d'Ottawa. 	6	9 novembre 1999
First Air: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bob Davis, président; ▪ L'honorable Jean Bazin, membre du conseil d'administration; ▪ Sam Silverstone, conseiller juridique avec la Corporation Makivik. 	7	16 novembre 1999

NOM DE L'ORGANISATION ET/OU TÉMOIN(S)	NO DE FASCICULE	DATE DE COMPARUTION
Office des transports du Canada : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gavin Currie, directeur général, Direction générale du transport aérien et transports accessibles; ▪ Claude Jacques, directeur, Direction des services juridiques; ▪ Mary-Jane Gravelle, analyste principale, Direction des licences et affrètements. 	5	8 novembre 1999
Onex (Corporation): <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gerald Schwartz, président et chef de la direction; ▪ Nigel Wright, directeur principal. 	3	2 novembre 1999
Star Alliance: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rono J. Dutta, président United Airlines; ▪ Frederic F. Brace, premier vice-président – Finance, United Airlines; ▪ Shelley A. Longmuir, première vice-présidente – Affaires internationales, réglementaires et gouvernementales. 	6	9 novembre 1999
Syndicat canadien de la fonction publique: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Judy Darcy, présidente nationale; ▪ Denise Hill, présidente, Division des services aériens; ▪ Richard Balnis, attaché de recherche principal, Section national; ▪ Pam Betty. 	6	9 novembre 1999
Syndicat des Travailleurs canadiens de l'automobile (TCA) : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Buzz Hargrove, président; ▪ Peggy Nash, adjointe du président; ▪ Jim Stanford, économiste, Service de la recherche; ▪ Gary Fane, directeur des Transports. 	5	8 novembre 1999
Transport 2000: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Harry Gow, président; ▪ Michael Janigan, directeur général, Intérêts publics, « Advocacy Centre »; ▪ Andrew Reddick, directeur de la recherche; ▪ Peter Bleier, directeur général, « Council of Canadians »; ▪ David L. Jeanes, Association canadienne des passagers des lignes aériennes. 	2	27 octobre 1999
Transport Canada: <ul style="list-style-type: none"> ▪ L'honorable David Collenette, c.p., député, Ministre. ▪ Margaret Bloodworth, Sous-ministre; ▪ Louis Ranger, Sous-ministre adjoint, Politiques. 	1	26 octobre 1999
West Jet: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stephen C. Smith, président et Chef de la direction. 	7	16 novembre 1999